CINQUANTE NUANCES DE VERT…

Dans leur A400M *Atlas* quelque part au-dessus du Moyen-Orient, Jean-Baptiste (callsign « Whisky ») et son équipage se préparent à récupérer des troupes en pleine nuit sous la menace permanente de tirs sol-air. Mais cette mission de guerre ne va pas se dérouler totalement comme prévu pour le pilote, et la difficulté va surgir là où l'on s'y attend le moins.

Nous sommes à la fin des années 2010. La situation s'étant brutalement dégradée au Moyen-Orient, la France a décidé de désengager au plus vite ses moyens terrestres. Deux *Atlas* sont envoyés sur une base projetée dans la région, à quelques heures de vol d'un terrain sommaire où nos frères d'armes et leurs matériels sont en attente d'extraction. Le choix de l'A400M s'est imposé car il peut transporter trois véhicules en soute tout en conservant beaucoup de sièges sur les côtés, alors qu'un Transall C 160 ne peut en accueillir qu'un seul, avec quelques hommes, et un C-130H *Hercules* que deux (dont un petit), avec un nombre restreint de militaires. Grâce à sa vitesse, il peut effectuer deux rotations par nuit (contre une seule pour ses aînés), l'état-major et la coalition ayant décidé d'intervenir sous le couvert de l'obscurité compte tenu de la situation. Nous n'aurons besoin que de trois nuits pour boucler notre mission, contre peut-être plusieurs semaines avec d'autres moyens.

« Top of descent »

À l'intérieur du cockpit, nos rythmes cardiaques s'accélèrent à l'approche de l'objectif, signant la fin du calme relatif de notre vol de croisière. Dans quelques instants, nous allons atteindre le point appelé « Top of descent » et plonger dans les ténèbres, en plein territoire hostile… C'est parti. Moteurs plein réduits, spoilers sortis, le nez de l'appareil reste singulièrement pointé proche de l'horizon ; l'angle d'attaque augmente jusquà - 11 degrés et le vecteur vitesse diminue ; le

Tous les équipages d'A400M sont qualifiés pour utiliser des jumelles de vision nocturne, l'avion étant nativement compatible avec cet équipement. Ce n'était pas le cas sur C 160, où seuls les pilotes des unités opérant avec les forces spéciales l'étaient.



XXXXXXXXXXX

↑ Le capitaine Jean-Baptiste « Whisky » s'apprête à rejoindre le secteur de l'aviation civile en tant qu'officier pilote de ligne sur A320 chez Air France, après vingt-sept ans dans l'armée de l'Air où il fut pilote et instructeur-examinateur au 3/61 « Poitou » sur C 160 et C-130, avant son passage sur A400M au sein de l'EMATT (Équipe de marque avion de transport tactique) en tant que spécialiste du vol sous JVN et du poser sur terrain sommaire.

avec nos JVN pour nous écarter des halos de lumière causés par des explosions de bombes à quelques dizaines de kilomètres seulement, lesquelles réduisent momentanément le contraste et diminuent notre capacité à voir surgir un danger. Il faut s'imaginer l'éblouissement provoqué par des déflagrations si proches.

Nous approchons du sol et commençons à anticiper la prochaine phase de vol. Le pilote automatique est désengagé, les aérofreins sont rentrés et la manette des gaz poussée vers l'avant. Les quatre TP400 rugissent, entraînant leurs énormes hélices contrarotatives, et nous atteignons 283 kt, proche de la vitesse maxi en TBA (très basse altitude). En regardant sur le côté, la vitesse de défilement devient impressionnante. Nous sommes à une trentaine de kilomètres du point initial d'approche, une distance que nous parcourons en moins de quatre minutes à quelques dizaines de mètres du sol tout en surveillant attentivement les hauteurs et les vallées, d'où pourraient partir des tirs d'armes légères, et en évitant les groupes de maisons ou d'éventuels convois de véhicules. Arrivés à une quinzaine de kilomètres du terrain retenu pour l'extraction, nous sortons les aérofreins, puis les volets, progressivement : cran 3, sortie du train d'atterrissage, agissant comme un aérofrein supplémentaire ; cran 4, puis cran 5. L'avion est stabilisé en vitesse et prêt pour la finale. L'équipage perd momentanément une précieuse paire d'yeux tournés vers l'extérieur quand le copilote met le nez



XXXXXXXXXXX

*→ Équipé d'un cockpit tout écran et de visualisations tête haute, l'*Atlas *a fait entrer les pilotes de transport militaire dans une ère radicalement moderne.*

vario indique un taux de descente d'environ 4 000 pieds par minute. Le pilote automatique gère parfaitement l'avion qui se glisse dans les basses couches de l'atmosphère tandis que nous scrutons le sol, les yeux dans nos jumelles de vision nocturne (JVN). Nous entrons dans une zone de menaces comportant de l'armement léger, des canons antiaériens et des missiles très courte portée, le tout disséminé de manière diffuse et imprévisible. Nous sommes à l'affût du moindre départ de missile, le doigt sur la gâchette, prêts à lancer les leurres : des minutes intenses à surveiller le sol et à jouer



AAE

← Les posers sur terrain sommaire génèrent souvent d'impressionnants nuages de poussière. De nuit, l'équipage doit veiller à rester impérativement devant, sous peine de perdre toute visibilité.



AAE

dans le cockpit pour dérouler une courte check-list avant le poser d'assaut :
– Autotrust : manual
(automanette en mode manuel)
– Autobrake : high
(freinage automatique en mode fort)
– Landing gear : down
(train d'atterrissage baissé)
– Flaps : full
(plein volets)
– Landing check-list : complete
(liste des vérifications d'atterrissage terminée).

Aidé d'une représentation synthétique de la piste dans ma VTH (visualitation tête haute), précise à une centaine de mètres près, je pointe le vecteur vitesse vers ce que j'identifie comme étant le seuil de piste, à peine éclairé par des balisages discrets. Je demande alors au copilote de valider, en indiquant à l'intercom : « sur l'axe et le plan ». Il me répond : « confirmé ». La procédure impose que les deux pilotes s'accordent sur ce point car il ne s'agit pas d'effectuer un banal tour de piste, lequel les exposerait pendant plusieurs minutes. Sans cet accord, la manœuvre peut être annulée et l'équipage doit alors repartir gaz à fond et refaire un circuit d'approche en s'éloignant pour revenir comme il est arrivé la première fois : pleine balle… La nuit est noire. Le terrain est difficilement visible à l'œil, mais le balisage se détache dans le contraste verdâtre des JVN. Si les ténèbres sont menaçantes, je loue la protection qu'elles offrent. Des ennemis ne nous verront pas passer, même s'ils arrivent à nous entendre. La nuit, malgré la taille de l'*Atlas*, nous restons invisibles.

En courte finale

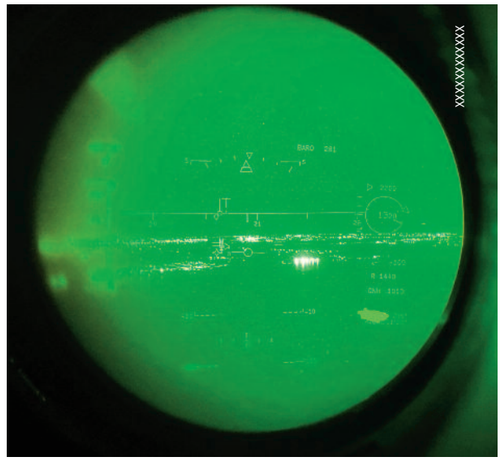
Nous sommes en courte finale et la voix synthétique de l'avion nous permet d'apprécier le taux de descente et d'anticiper l'arrondi, qui sera léger ; pas question ici de faire un kiss landing :
– Fifty… Forty… Thirty…Twenty…
J'impacte virilement la piste en latérite, qui fait

↑ La robustesse de l'A400M a été éprouvée très tôt en opérations réelles sur des pistes sommaires mettant à rude épreuve pneus, train, structure et revêtement.

Vous avez des souvenirs à partager ? Contactez l'auteur (b.etchenic@gmail.com) ou la rédaction (redaction@air-fan.fr)

XXXXXXXXXXX





XXXXXXXXXXX

↑ Grâce à leurs VTH, les pilotes disposent des informations essentielles sans avoir à baisser la tête dans le cockpit.

↗ Bien qu'étant binoculaires, les JVN sont parallèles et collimatées à l'infini, mais elles ne permettent pas une vision en trois dimension.

↓ Les capacités de chargement de l'Atlas sont sans commune mesure avec celles du C 160 ou du C-130, en masse comme en volume.

souffrir pneus, amortisseurs et structure. Le lourd quadrimoteur freine brutalement, aérofreins sortis, tandis que j'enclenche et pousse à fond la reverse, la désactivant avant que le nuage de poussière qu'elle génère ne passe devant nous, ce qui nous priverait alors de toute visibilité. Nous arrivons au parking représenté par quelques balises lumineuses, comme tout le reste sur cet aérodrome de fortune. Moteurs toujours tournant, la rampe de chargement est abaissée, donnant accès aux entrailles de l'appareil. Les trois chefs de soute qui nous accompagnent guident les chauffeurs des véhicules dans le noir le plus complet. Eux aussi sont équipés de JVN, lesquelles ne permettent pas une vision en trois dimensions. Les distances sont donc difficiles à évaluer et il faut manœuvrer avec précaution à l'approche de la soute, éclairée seulement par une lumière diffuse, à peine perceptible de l'extérieur. Une fois le plein de véhicules et de passagers fait, la rampe est partiellement relevée et l'un des chefs de soute nous envoie un premier message disant que la soute est « prête au roulage ». Durée de l'opération ? Une quinzaine de minutes, que j'ai mise à profit avec mon copilote pour relâcher la tension nerveuse accumulée depuis la descente.

AAE



Pendant que les chefs de soute terminent de sécuriser le chargement en arrimant les véhicules au plancher, je déconnecte le frein de parking et, alors que je m'apprête à rouler, je réalise que, dans le paquet de halos verdâtres qui s'étale devant moi, je n'arrive pas à identifier le chemin qui mène jusqu'à la piste. J'annonce à mon copilote que je suis perdu… Dans la poussière en suspension, les balises lumineuses semblent toutes se ressembler. Et le contrôleur au sol, un Britannique, n'est pas compréhensible. À force de tâtonner et après quelques mètres, nous réussissons enfin à trouver le seuil de piste. Ouf… Ces courtes minutes suspendues dans le temps nous font réaliser que la difficulté d'une mission ne se cache pas forcément là où on le pense.

De retour sur la base aérienne projetée, cette expérience a été mise en lumière lors du débriefing. « Whisky » et son équipage ont ensuite rejoint leurs chambres pour un repos bien mérité, une mission n'étant vraiment terminée que lorsqu'on est dans son lit. ●

Bruno ETCHENIC
d'après le témoignage du Jean-Baptiste « Whisky »